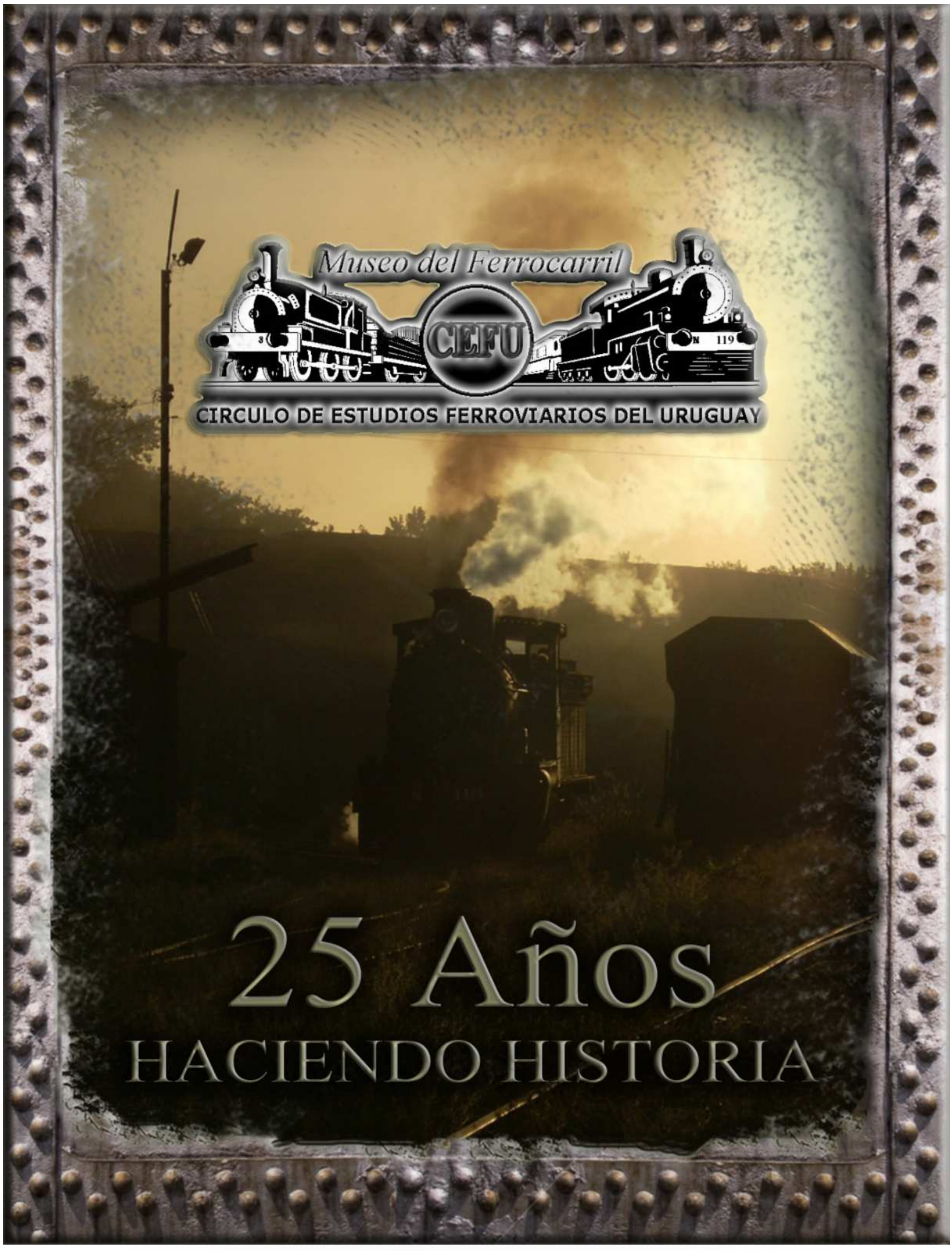

Museo del Ferrocarril
CEFU
CIRCULO DE ESTUDIOS FERROVIARIOS DEL URUGUAY
25 Años
HACIENDO HISTORIA

CEFU MAGAZINE

Especial 25 Aniversario

El día 16 de agosto de 1986, en un sótano de la calle Jujuy, en el Barrio Bella Vista, de Montevideo, Uruguay, se reunió un pequeño grupo de aficionados al ferrocarril, algunos de ellos que habían pertenecido a la Asociación Amigos del Riel, otros que habían pertenecido al CAFEM, y otros simples aficionados. Ellos mismos relataban como fue ese primer día, lo único que tenían era un cuaderno y una lapicera, con eso solo y un amor increíble por el ferrocarril Uruguayo, dieron lugar a la primera asamblea que delimitaría el nacimiento de una humilde agrupación que fue bautizada ese mismo día como CEFU (Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay).

La primera maqueta de CEFU, con ella comenzaría la larga historia (Archivo CEFU)

Estas personas, eran aficionadas a la práctica del Ferromodelismo, y en dicho sótano, tenían una maqueta de trenes a escala, que fue la razón para formar este emprendimiento que comenzaba a rodar muy de apoquito, como si de una locomotora a vapor se tratara. En aquel entonces, jamás se hubieran imaginado que estaban haciendo nacer a una esperanza que se convertiría años luego en un pilar fundamental para el salvataje, preservación y difusión de la historia de los ferrocarriles Uruguayos.

CEFU nació con humildad, característica que se forjaría a fuego con el pasar de los años, siendo de aquí en mas un grupo humano que no descansaría jamás, ni pararía de crecer, en socios, ni tampoco en logros y conquistas.

El día 21 de noviembre de dicho año, el CEFU obtiene su Personería jurídica No. 5681, declarándose así como Asociación Civil Sin Fines de Lucro, marcando así que sus objetivos de ahora en más estarían marcados por 4 pilares fundamentales, estos eran:

1) Preservación del patrimonio nacional en materia ferroviaria con fines histórico-culturales, como ser locomotoras de vapor, vagones antiguos, documentos y objetos históricos, etc.

2) Difusión, con fines didácticos, de todos aquellos temas relacionados con el ferrocarril por la creación de un museo ferroviario, y la exposición de equipos ferroviarios antiguos en condiciones de marcha.

3) La práctica y difusión del ferromodelismo, como una manera didáctica de reproducir a escala una realidad ferroviaria.

4) El intercambio de conocimientos y documentación histórica con otras asociaciones similares del resto del mundo.

El momento en el cual fue inaugurado el museo del ferrocarril. (Fotografía de Pablo De Vita)

Ese mismo año 1991, el CEFU ideó, armó y administró el PRIMER MUSEO DEL FERROCARRIL, único en su género en nuestro país, el mismo estaba ubicado la Estación Central "General Artigas" de AFE, en la calle Paraguay 1773 funcionando además como cede social y contando entre muchas otras cosas, con una sala exclusiva para la practica del ferromodelismo. Este museo, cambiaria la historia del CEFU para siempre como así también la forma en la cual la gente se vinculaba con el ferrocarril.

Una toma del museo en su Hall Principal.

Pero en 1992, el CEFU aumentaría su compromiso con el ferrocarril Uruguayo, al hacerse responsable nada menos que de una locomotora a vapor real, ya no era simplemente ferromodelismo, ahora entraba en juego el salvataje de material real y asi fue, ese año el CEFU tomó a su cargo la preservación y mantenimiento de una locomotora a vapor del tipo 2-6-0, que había sido construida por la famosa empresa Beyer Peacock & Co., *Gorton Foundry, Manchester. Numerada en uruguay como Nº119 y respondiendo al parque de maquinas para trenes mixtos, del Central Uruguay Railway.*

Se trataba de una maquina de porte mediano, que podía desarrollar 800 caballos de potencia, y una fuerza de tracción de unas 450 toneladas, pero mas haya de sus características físicas, la historia de esta maquina era bastante particular ya que la misma, tenia un estrecho vinculo desde el año 1984 con varias de las personas que formarían años luego el CEFU.

Renumerada como Nº120, la Ex 119 remolca a todo vapor el Tren Presidencial de 1991 (Fotografía de Pablo De Vita)

Para entender su historia, hay que decir que en el año 1991 se cumplieron los primeros 100 años desde la construcción de los talleres ferroviarios Peñarol, los más importantes de Uruguay, ubicados en el barrio de igual nombre, el cual había nacido junto a los talleres el día 1 de mayo de 1891. Con motivo de los festejos, el presidente de la época, el Dr.Luis Alberto Lacalle pidió para dicha ceremonia, la corrida de un tren a vapor que contara con la presencia de los coches Oficiales 515 y 507, donde viajaría el Presidente de la republica y todo su equipo. Pero el principal problema radicaba en que para esta época, ya las locomotoras a vapor estaban casi todas radiadas de servicio con excepción de una sola, la Nº119 que se encontraba en la estación de Rivera, en el norte del país, a la espera de instrucciones, aunque su futuro no parecía ser muy propicio.

Era esta, la 119, la misma locomotora que remolcó en 1984 y también en 1985 y 1988, los primeros trenes turísticos para aficionados extranjeros, que corrieron en Uruguay, y la suerte la hizo irse escapando de los finales poco felices que habían tenido todas las demás locomotoras a vapor de Uruguay, con excepción de otras 3 locomotoras que eran para usos exclusivos de maniobras pesadas, conocidas estas vaporeras chicas como las Clase B1.

En cambio, en cuanto a locomotoras a vapor de línea principal, las ultimas habían operado hasta 1989, y la Nº119 sobrevivió un poco mas por estar en mejores

condiciones tanto estética como mecánicamente, pero tenia los días contados, ya que estas maquinas tan antiguas se seguían utilizando solamente como medida de emergencia ante la falta de tracción de locomotoras diesel en Uruguay, pero gracias a un proceso comenzado en 1988 que había vuelto al servicio activo de manera paulatina a 15 locomotoras diesel Alsthom que habían sido reconstruidas y remotorizadas, las maquinas a vapor fueron apagando sus calderas para no regresar jamás a correr y la 119 no tendría escapatoria esta vez… pero como en la vida nada es seguro, la maquina que parecía inmortal, una vez mas logró escaparle a la muerte y seguir corriendo.

Ya en manos de CEFU, la 119 se prepara para partir en el primer viaje de CEFU a su cargo. (Fotografía de Andrés Matta)

Solo la 119 podía encarar el proyecto de los 100 años de el barrio Peñarol, así fue que al ser llamada para encabezar el *"Tren Presidencial en el Centenario de pueblo de Peñarol"*, la maquina fue llevada a Paysandú para reparaciones y puesta en condiciones para la ocasión, solo que la misma había perdido sus placas de bronce identificatorias, ya que le habían sido arrebatadas y vendidas a Europa hacia ya varios años. A causa de ese detalle, se decidió quitarle a la locomotora Nº120 las placas de bronce y colocárselas a la 119, pintadote sobre el bastidor, el numero 120 a modo de que pareciera mas convincente este disfraz. Desde ese entonces ha habido curiosamente dos "N3" Nº 120 en Uruguay, a pesar de que la renumeración nunca fue oficial, siendo simplemente detalles de carácter estético en la maquina Nº119 los causantes.

La nueva "120" (Ex 119) llegó luego a Montevideo y el día 4 de Mayo de 1991 fue participe de el viaje de los 100 años del Barrio Peñarol, siendo la ultima locomotora

que corrió un tren presidencial. Al terminar el acontecimiento, la maquina permaneció algún tiempo detenida en la playa de la estación Central, siendo posteriormente retirada de ahí y llevada a Peñarol por la locomotora diesel Nº1505 donde se la depositó bajo techo pero con un futuro ahora si incierto.

Es por esa razón, que el CEFU, vio ahí la posibilidad de solicitar la locomotora a AFE, y hacerse cargo de su mantenimiento y conservarla en funcionamiento para realizar de ahí en más trenes turísticos netamente. AFE accedió al pedido del CEFU y cedió la locomotora que comenzó a ser reparada y mejorada tanto mecánica como estéticamente. Si bien la Ex 119 se encontraba en condiciones de marcha, su estado era muy precario, con tuberías anuladas, areneros tapados, daños y problemas varios, además de un sin fin de piezas flojas, sueltas o con tornillos distintos. De apoco, comenzaron a ser reparados todos los detalles de la locomotora, a la vez que se comenzaron a preparar los primeros viajes históricos.

CEFU hizo llegar a la locomotora a lugares interesantes, como en este caso, San José. Aquí se la ve volviendo de darse vuelta, en la giratoria de estación Mal Abrigo (Fotografía de Alberto Kaselis)

Ahora si la ahora Ex 119, podría descansar tranquila ya que su futuro estaba asegurado pasando de ser una maquina común que se utilizaba por simple necesidad, a ser el orgullo de un grupo de personas que la querían por ser justamente “una maquina antigua” y era eso lo que la hacia valiosa, no importaban los años que tenia encima ni los daños que presentaba, lo que se quería era ayudarla a salir adelante y que no se apagara su fuego nunca mas.

El día 9 de mayo de 1992 comienza la aventura de la 120 (Ex 119) en CEFU, ese día la maquina encabezaría su primer tren Histórico en manos de su nuevo dueño, el CEFU, este tren tendría como destino la ciudad de Santa Lucía, en el departamento de Canelones.

Los horarios de dicho tren fueron:
La ida en azul, el regreso en verde.
Central Gral. Artigas: 9:37 hs. 18:20
Carnelli: 9:42 18:12
Yatay: 9:47 18:05
Sayago: 9:56 17:57
Colón: 10:02 17:46-17:50
La Paz: 10:09 17:37
Las Piedras: 10:15 17:32
Progreso: 10:25 17:20
Juanicó: 10:37 17:05
Canelones: 10:47 16:52
Margat: 10:58 16:38
Santa Lucía: 11:10 16:27

Se tenia hora de llegada a Santa Lucía a las 11:10, y aunque la maquina salió de central con 7 minutos de atraso aunque llegaría a pesar de todo, en hora a destino. Cercana a la ciudad de Canelones, la 120 (Ex 119) jugó una carrera no oficial, contra un motociclista que acompañó a la locomotora en un pequeño sector del trayecto. La maquina remolcó en dicha oportunidad a 5 salones Allan, 250 toneladas brutas de tren y 400 felices viajeros, en especial muchos abuelos conocedores que recordaban a los más pequeños que miraban atónitos a la vieja locomotora, cada vez que el convoy tomaba una curva. A su llegada a Santa Lucía, la locomotora fue recibida por una orquesta**,** que comenzó a tocar sobre el andén de la estación, además de un tumulto de personas que se acercaron a apreciar y conocer a la vieja locomotora.

Durante una excursión en 1992, la locomotora Nº119 (Ren.120) pasa por debajo de la antigua casilla, del Cruzamiento Gómez en Montevideo) (Fotografía de Leonardo San Martín)

Ese mismo año 1992, se repitieron excursiones a Santa Lucía y Florida. Mas tarde, en 1993 las ciudades de Minas y San Ramón también recibieron el tren a vapor comandado por la 120 (Ex 119).

Pero CEFU no quería quedarse solo con esta locomotora, el proyecto de salvataje de unidades era mucho mas ambicioso, y es por eso, que un tiempo después de a ver llegado al CEFU la locomotora Nº119, fue acompañada desde siempre por dos vehículos auxiliares que servían de reserva de agua y de Fuel Oil en los viajes de la

maquina. Hay que tener en cuenta que la infraestructura con la cual contaban los ferrocarriles en la época del vapor, en gran parte había sido desmantelada, y para realizar viajes, era difícil conseguir donde re abastecerse de agua, y totalmente imposible encontrar tanques de re abastecimiento de fuel oil.

Fue por dicha razón, que en 1994 y al regresar del viaje a Paysandú para su reparación, la 119 realizó una parada en la estación Durazno, a donde se tuvo que meter en el ramal abandonado que en tiempos de antaño comunicaba Estación Durazno con la ciudad de Trinidad, y rescatar de este lugar a un viejo tender para transporte de petróleo, que ahí se encontraba abandonado.

Si bien aquí se ve a la Nº119 (Ren.120) con un pequeño ten Carguero, simplemente estaba realizando maniobras para un grupo de aficionados británicos, en la estación Víctor Sudriers el 20 de Octubre 1993 (Fotografía de Pablo De Vita)

Este tender era conocido como Nº10001, y contaba con una historia muy rica en su a ver:

El tender Nº10001 era en realidad el tender de la locomotora Clase L Nº71 construida en 1896. Esta locomotora sufrió un importante accidente en 1927, cuando al ir remolcando un tren junto a su hermana gemela, la L Nº69, colisionaron de frente contra otro tren que venia en sentido contrario, remolcado por la locomotora Clase R Nº131. La L71 quedó destrozada por completo, y sirvió de repuestos para reparar a la L69 que había quedado en mejores condiciones, pero su viejo tender, seria reformado en 1928, se le quitó la parte superior del chasis y sobre dos tacos fue instalado un tanque que pertenecía a otro tender, de una locomotora Baldwin Americana (Clase P o O), siendo renumerado como Nº10001, mucho antes ese número había sido ocupado por una plataforma especial (Aparentemente era para calibrar las balanzas). Fue ademas equipado con una con bomba a vapor que al ser conectada a la locomotora que encabezaba el tren, se propulsaba enviando el crudo desde el recipiente al tanque de petroleo de la locomotora. Este equipo a vapor, fue puesto en condiciones de marcha por CEFU y seria de aquí en mas, accionado y propulsado por la locomtora Nº119.

DATOS DEL TANQUE Nº10001

Tender Nro. 10001
Año: 1929; Tipo: 10 D; Clase: Vagón tanque;
Largo total entre topes: m. 7,24; Diámetro de ruedas: m.0,914; Ancho máx.: m. 2,565;
Alto: m. 3,556; Tara: kg. 18.100;

Carga máx.: lt. 12.564 de fuel-oil; Cilindros de freno: 0 (cañería pasante).
Fabricante: Central Uruguay Railway (C.U.R.), Talleres Peñarol.

La 120 (Ex 119) aprestándose a recuperar el tender Nº1001 de su ubicación. En la segunda imagen, se ve al tender en primera plana, ya cerca de quedar libre nuevamente.
(Fotografías de Pablo De Vita)

Rescatarlo de donde estaba, le atribuyó a la locomotora Nº119 otro merito, siendo la ultima locomotora de Uruguay en ingresar y circular en un muy pequeño trayecto, por el abandonado ramal a Trinidad. Ahora, CEFU había solucionado el problema de el re abastecimiento de petróleo, pero había otro problema no menos importante y era el de poder re abastecer a la locomotora Nº119 de agua, si no había forma de conseguir este vital elemento en los viajes, fue por dicha razón que fue incorporado a la flota de CEFU, otro peculiar vehiculo del cual solo existían 3 ejemplares en Uruguay, un tanque de agua auxiliar sobre ruedas para uso de locomotoras.

Este tipo de tanques llegaron en 1921 a Uruguay, eran construidos en Inglaterra por *G. R. Turner & Co.* y fueron numerados desde Nº10004 a Nº10006, el que fue adquirido por CEFU fue el Nº10004, el mismo, estaba a su vez equipado en la parte superior con una bomba a vapor conocida como “Burrito” la cual era conectada a la locomotora Nº119 y esta comenzaba a girar a gran velocidad, pasando agua desde el Nº10004 al tender de la 119. Este burrito estaba construido totalmente en bronce, por la firma *Merryweather, London.*

El Nº1004 en el estado en que lo encontró CEFU (Fotografía de Noel Martínez)

DATOS DEL TANQUE Nº10004

Tanque Nro. 10004
Año: 1921; Tipo: 10 A; Clase: Vagón tanque;
Largo total entre topes: m. 11,68; Diámetro de ruedas: m.0,851; Ancho máx.: m. 2,997;
Alto: m. 2,616; Tara: kg. 20.220;
Capacidad: lt. 30.000 de agua; Cilindros de freno: 2.
Fabricante: G. R. Turner & Co.

Con la 119 (ren Nº120) ya reparada y con sus equipos auxiliares en forma, el 20 de Mayo de 1995 vuelven las excursiones con un tren a la ciudad de San José, celebrando los 119 años de la llegada del Ferrocarril a dicha ciudad (Casualmente el mismo numero de la locomotora). En este viaje, la maquina no pudo utilizar la mesa giratoria de la estación San José por encontrarse la misma fuera de servicio, por tal razón, la 120 (Ex 119) se vió obligada a viajar hasta la estación de Mal Abrigo para poder darse vuelta en la mesa giratoria de esta estación, la cual, presentó como problema un avispero de tamaño importante, que se encontraba ubicado sobre uno de los laterales del puente, en la fosa de la mesa. A pesar de las avispas, la maquina pudo usufructuar la mesa giratoria y regresar a San José.

La Nº120 (Ex 119) en Florida ya con el 1004 detrás de ella, al regreso de un viaje a Paysandú para reparaciones, el día 24 de Septiembre 1994. (Fotografía de Leonardo San Martin)

La historia no terminaría ahí, en 1994 se daría un hecho importantísimo en la historia del CEFU:

Abandonada y resignada al olvido, en un gran galpón del Puerto de Montevideo yacía muerta una antiquísima y pequeña locomotora a vapor que años antes había sido famosa por correr un trencito por el interior del recinto portuario, llevando niños. Esta maquinita era llamada simpáticamente como “La Manicera” por ser muy reducido su tamaño. Lo que no se sabia que esa pequeña locomotora vieja y oxidada que para muchos era nada mas que un juguete sin valor y que tan poca importancia aparentaba tener, era en verdad un artefacto valiosísimo a escala mundial por ser construida en 1890 en las entrañas de un taller ubicado en la ciudad de Leeds, Inglaterra, por la afamada empresa Manning Wardle & Co. La maquina fue concebida junto con otra igual a ella, con el numero de serie 1198 de la Manning Wardle.

En el libro de de ordenes de Fabrica de la empresa Manning Wardle Co. figura el C.U.R. (Central Uruguay Railway) como comprador de las maquinas ya que este había encargado al fabricante, la construcción de dos locomotoras 0-6-0ST siendo en

verdad el futuro dueño de las mismas el M.C.F.U (Mercado Central De Frutos del Uruguay). Este acontecimiento se podría entender desde el punto de vista que el C.U.R. simplemente actuaba como intermediario para facilitar los trámites a la empresa uruguaya, ya que esta ultima, no tenía relacionamiento con el ferrocarril y probablemente haya pedido asesoramiento al C.U.R. para la adquisición de las maquinas. Manning Wardle Co. da por concluida la construcción en agosto de 1890, ***siendo los números de fábrica de ambas locomotoras los 1197 y 1198.***

En este estado se encontraba la ANP Nº3 antes de ser entregada al CEFU, abandonada junto a las otras dos, en una vía del Puerto de Montevideo. (Fotografía de Leonardo San Martín)

Ya en poder del Mercado Central de Frutos del Uruguay las maquinas eran utilizadas para realizar las maniobras internas con vagones que llegaban por las vías del C.U.R. con productos del país, carnes, cueros, y principalmente lanas y granos. La numeración de ambas locomotoras correspondía como Nº1 para la 1197 y Nº2 para la 1198. Sin embargo, el Mercado Central de Frutos del Uruguay no fue una compañía muy prospera, y ambas maquina no pudieron trabajar mucho tiempo aquí ya que para 1892 el Mercado Central había dado quiebra. Luego de varios años donde no se conoce que ocurrió con ninguna de las dos locomotoras, la MW 1198, aparece por primera vez en enero de 1909 cuando fue vista, trabajando en algún área del Puerto de Montevideo, por un enviado desde Inglaterra para una revista británica especializada, llamada *"The Locomotive"* esta revista expresaba textualmente en su publicación del 15 de septiembre de 1909 "*Los muelles del puerto de Montevideo están todavía desconectados de los rieles del Central Uruguayo aunque esto va a ser alterado cuando los grandes trabajos actualmente en curso terminen. Actualmente un ferrocarril de trocha angosta mueve las mercancías desde los barcos a los depósitos, con locomotoras de un raro diseño, construidas por Alexander Chaplin y Compañía, Glasgow. - EN OTRA PARTE DEL PUERTO una locomotora de trocha standard, construida por Manning Wardle en 1890, se utiliza para mover fruta desde el barco hasta el deposito"* Se desconoce que hacia aquí la maquina, pero de alguna manera

llegó a manos de la A.N.P. (Administración Nacional De Puertos) donde aparentemente no contaba con ninguna clase de numeración o identificación.

En los comienzos de la restauración y vuelta al servicio, la ANP Nº3 desde lo alto, se muestra ya semi desarmada (Fotografía de Leonardo San Martín)

Trabajó para el puerto de Montevideo siendo numerada como ANP Nº3, hasta finales de la década del 50, cuando fue dada de baja por considerarla obsoleta e inútil, para las tareas del ferrocarril portuario. Luego de estar un tiempo abandonada, la maquina prestó servicios como caldera Fija durante los años '60, donde permanecía totalmente inmóvil en una vía que ingresaba a los talleres Ferroviarios de la ANP. Cabe destacar que la ANP Nº3 propulsaba las maquinarias de el interior de los talleres, a pesar de que para 1967 la ANP Nº3 había perdido incluso su función como caldera fija y peligraba su existencia.

Pero se escapó también de ser pasada a la chatarra por simple casualidad, y con la llegada del gobierno dictatorial, el interés volvió a recaer sobre la vieja y abandonada locomotora, en este caso no por falta de tracción, pero si para llevar a cabo una singular tarea. La maquina fue hallada en 1974 totalmente abandonada, pero como se la pensaba recuperar fue ordenado que se le construyera una caldera nueva, ensamblando un nuevo barril para la misma, siendo re entubada y modificada en varios aspectos.

Delante de la tapa de la caja de humo, sobre el bastidor, una madera en forma de herradura lucia el nombre *"El Trencito Portuario"* mientras que a ambos lados del tanque de agua se le colocó una chapa de color blanco, sobre la cual estaba escrito con negro el nombre *"La Manicera"* (Así fue bautizada para dicho acontecimiento, ya que se expresaba que su forma aparentaba la de un carro de maníes) y sobre la parte superior de la caldera se le había instalado una campana.

Detrás de ambos extremos del bastidor delantero se le soldaron dos banderilleros los cuales llevaban cada uno una bandera azul y blanca. Las barrillas de accionamiento de los areneros delanteros, se encontraban dobladas hacia abajo (Desconociéndose las causas) y pintadas de color rojo. Debajo de la chapa que tenia en el lateral de la cabina

la cual decia Nº3, se colocó otra la cual expresaba "*Reconstruido en Talleres ANP – Año 1887 al 1974*" Es interesante ver que se expresaba "Reconstruido y no Reconstruida, además de que la fecha de construcción de la maquina no era 1887 sino 1890.

Sin uno de sus ejes, desprovista de su tanque de agua y totalmente vacía, se muestra la maquinita a media reconstrucción aun. (Fotografía de Leonardo San Martín)

La tarea de la ANP Nº3 Alias "La Manicera" consistía en arrastrando un singular tren, compuesto por cinco vagones de dos ejes convertidos en "Saloncitos abiertos" los cuales tenían 4 entradas con escaleras de acceso a ambos lados de la carrocería. Sobre estos se había armado un techo de chapa y en el interior los viajeros iban sentados en 4 tablones que atravesaban de lado a lado el vehiculo. Los cuatro salones estaban pintados de forma multicolor, con vivos colores y cada saloncito estaba bautizado con nombres de indígenas del Uruguay.

El trencito portuario se extendió a lo largo de casi 10 años, finalmente en 1984 y con el regreso a la democracia, La Manicera quedó definitivamente fuera de servicio esperando posiblemente un futuro desguace el cual por suerte se fue postergando, y la maquina terminó tirada junto a las otras 2 locomotoras vaporeras que se salvaron del desguace (la ANP Nº1 y la ANP Nº4) en una vía contigua al taller Ferroviario del Puerto. Luego de varios años de abandono, las otras dos locomotoras fueron retiradas de ahí y en su lugar fueron enviados junto con la ANP Nº3 los 5 saloncitos del Trencito Portuario.

La ANP Nº3 permaneció inamovible en el interior del antiguo galpón, solo un milagro podría sacarla de este olvido y de ser desguazada, e increíblemente ese milagro le llegó. En el año 1993, alguien se acordó de su demacrada existencia y creyó oportuno sacarla del olvido y conseguirle una vida mejor. Fue el CEFU nuevamente quien llegó al rescate de la vieja maquina que valía mucho mas de lo que aparentaba. La situación de la locomotora era comprometida, no existían vías donde ella estaba, y para lograr

sacarla del galpón fue necesario engancharla con una linga, y remolcarla con la locomotora Alsthom Nº806 de AFE hacia las vías nuevamente, de apoco la antiquísima y diminuta locomotora volvió a ver la luz del día, y esta vez era definitivamente tras un futuro mejor. Posteriormente y ya sobre las vías nuevamente, fue reenganchada a sus antiguos compañeros del trencito portuario, los vagoncitos de dos ejes, con los cuales emprendieron el viaje hacia los predios contiguos, de la estación Central de AFE donde CEFU realizaba en esos tiempos, los trabajos de reparaciones en las unidades a su cargo. Muerta, y en un estado calamitoso, la pequeña locomotora volvió a moverse por los predios del puerto junto con los saloncitos, siendo llevados también por la locomotora diesel Nº806, la que la había venido a rescatar. Como anécdota, el señor Leonardo San Martín cuenta que al momento de dar a conocer al resto de los socios a la nueva integrante de la institución se dijo “Estimados, la 120 va a tener una hermanita…” y así comenzó su nueva vida, la ANP Nº3.

Cuando recién fue vuelta a poner en marcha, los primeros pasos de la ANP Nº3 fueron dados a lo largo y ancho de la extensa playa de maniobras de la Estación Central de Montevideo. (Fotografía de Leonardo San Martín)

Una de las cosas positivas de los ferrocarriles y principalmente de las locomotoras, es que son piezas construidas de una forma tan increíble que a pesar de los años en el abandono, nunca es tarde para una locomotora, y siempre se la puede volver a poner en marcha. Así fue que a lo largo de 9 meses y sin tener todo lo ideal para lograrlo, pero si concientes de la nueva reliquia que habían tomado a su cargo el CEFU, le fue restaurando cada centímetro de esta formidable y longeva locomotora intentando que volviera a lucir como una locomotora antigua, y acabar con el disfraz “de juguete” que había lucido desde 1974, lo cual irónicamente la mantuvo alejada de ser destruida.

La primera gran reparación que se le efectuó, fue un trabajo de torneado del tercer eje que se realizó en los talleres navales de Tsakos cerca de la estación Central General Artigas, entre el año 1993 y 1994, para lo cual fue necesario quitar las bielas y

retirar el último eje. Mientras tanto, le eran reparados el tanque de agua, el cual fue retirado y reparado por completo, al igual que el resto de la caldera, la cabina, la caja de humos, chimenea (que tuvo que ser también retirada para reparar). Se desmantelaron y repararon las válvulas de seguridad, se le cambiaron las griferías etc. A medida que las reparaciones avanzaban, también lo hacían los trabajos efectuados en los 5 saloncitos de dos ejes. La locomotora seria pintada con un nuevo esquema: Toda la carrocería de color verde ingles, a excepción de el tanque para reserva de combustible, el bastidor, la caja de humos chimenea, parte superior del tanque de agua y los muñones de las bielas que fueron pintados de color negro. El bastidor frontal y trasero permanecieron de color rojo, con un filete amarillo en los bordes, este diseño se repetía en los laterales del tanque de agua

CEFU aumentaba así la apuesta, aquí se ven a ambas locomotoras del CEFU juntas, mostrando claramente las diferencias que tienen entre si, pero que a pesar de ello, son conservadas ambas con el mismo cariño (Fotografía de Leonardo San Martín)

Finalmente, el día 16 de Julio de 1994, es encendida por primera vez en mas de 20 años, solo a modo de prueba, para detectar perdidas y realizar ajustes pero el vapor le hizo posible que volviera a sonar nuevamente su característico y agudo silbato. Aun no le había sido colocado el eje faltante, pero ya estaba muy cerca de terminarse el trabajo de recuperación ya que para agosto, y gracias a la ayuda de la grúa Nº2009 de la ANP, le es colocado el ya reparado eje faltante.

Luego de un esfuerzo descomunal y en tiempo record de 9 meses, el día 23 de Septiembre de 1994 volvía a la vida la centenaria locomotora la cual, finalmente comenzó a moverse por sus propios medios, realizando una amplia gama de maniobras de varios tipos, a lo largo de la playa de maniobras de la estación Central, a modo de evaluar su desempeño. Quedó para siempre conocida bajo el singular apodo de "La Manicera" a pesar de que ese nombre halla hecho referencia a una etapa de su larga vida simplemente.

El viaje inaugural de la maquina, se realizó el día 9 de Octubre desde la estación Central, a el lugar donde vivió casi toda su vida, el Puerto de Montevideo y como en los viejos tiempos, utilizó los saloncitos de pasajeros, que remolcaba cuando realizaba en

los años '70, el tren de los Niños. Es interesante destacar que la ANP Nº3 salió recién a la línea principal de AFE, por primera vez gracias a CEFU.

Sin embargo, el primer viaje en línea principal, que se registra de la ANP Nº3 con CEFU, es el día 16 de Octubre de 1994, donde la maquina recorrió por sus propios medios, nada menos que 101 kilómetros entre la estación Lorenzo Carnelli y la estación Las Flores en la línea a Rocha, pero siendo acompañada por una locomotora Diesel Alsthom Nº824, como Piloto.

Armada hasta los dientes! La ANP Nº3 durante el rodaje de la serie española filmada en Uruguay, "Curro Jiménez" En la imagen, se ven a los bandoleros enseñando sus armas de fuego. La ANP Nº3 se lució especialmente en la escena final, cuando fue sobre ella marchando a gran velocidad, que se desató la batalla final del episodio (Fotografía de Leonardo San Martin)

La razón de esta tan singular corrida fue aun más sorprendente, ya que la maquina tendría que participar de la filmación de una coproducción cinematográfica Uruguaya y Española llamada "Curro Giménez" rodaje el cual tendría como lugar el balneario Las Flores. Durante dicha filmación los saloncitos abiertos que generalmente utilizaba en los viajes, fueron camuflados para ser utilizados también en la filmación. Al terminar el rodaje y despedirse de la línea al este, la ANP Nº3 no solo fue la ultima locomotora que utilizó para dar vuelta, las Mesas giratorias de la Estación La Sierra y la estación Pan De Azúcar (Además de la giratoria de la estación Central de Montevideo) sino que fue la ultima locomotora a vapor que ingresó a dicha línea.

En 1995 por primera vez en la historia, ambas locomotoras del CEFU corrieron en paralelo un tren a la localidad de Las Piedras yendo a una corta distancia una de la otra, con motivo del día 18 de Mayo, fecha patria nacional en conmemoración de la Batalla de Las Piedras. Las dos locomotoras fueron recibidas con alegría por cientos de

personas que se emocionaron al poder rememorar a estas dos tan antiguas maquinas, siendo para los mas pequeños toda una novedad poder disfrutar y conocer a tan peculiares locomotoras marchando ante sus ojos.

Por primera vez juntas y operando en paralelo, se ve a la N3 Nº120 (Ex 119) y a la ANP Nº3 posando para la fotografía, el 18 de mayo de 1995 en la estación de Las Piedras (Fotografía de Leonardo San Martín)

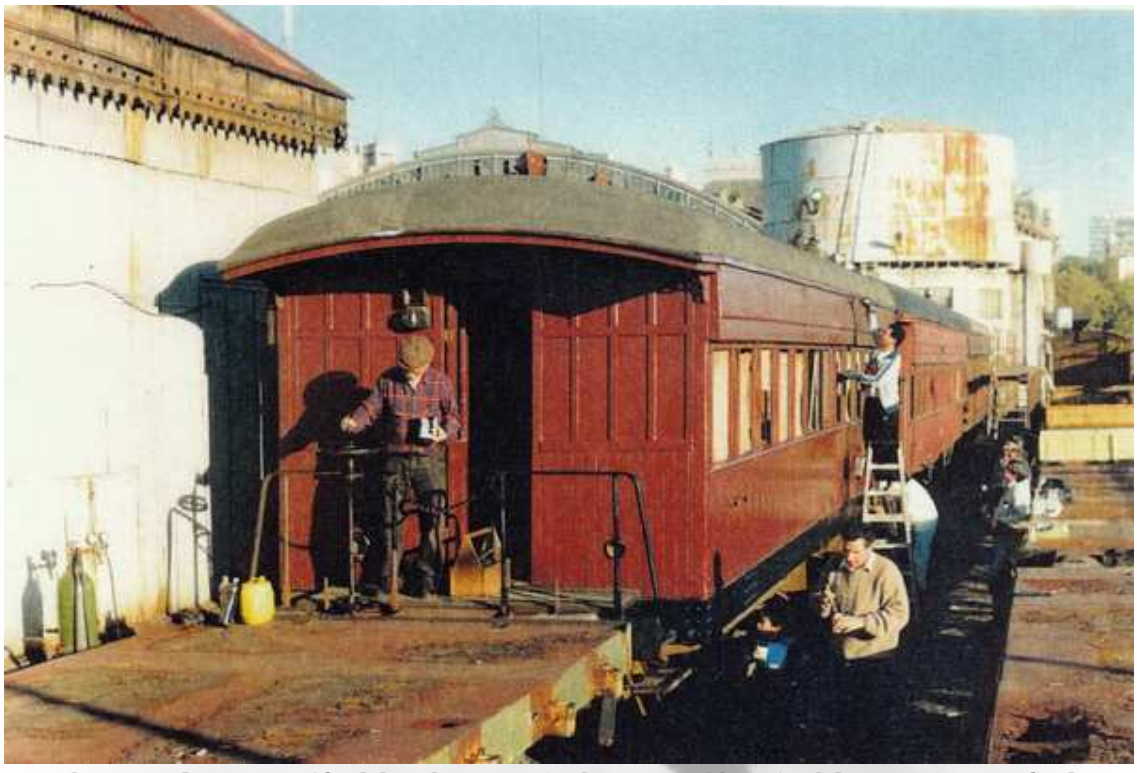
Para 1996 el parque del CEFU aumentó nuevamente al llegar a sus filas el primer material de pasajeros propio, se trataba de 4 salones Allan & Co. de carrocería metálica que habían sido adquiridos por AFE en 1952 y se encontraban en pésimo estado de conservación, además de un salón de madera. Este saloncito de madera, era

En camino rumbo a una vida mejor, marchan con la locomotora Nº811 los coches Nº475, 401, 453, 47 y 667. (Fotografía de Leonardo San Martín)

originario del desaparecido ferrocarril "Uruguay East Coast Railway Co. Ltd." conocido popularmente como Ferrocarril Uruguayo del Este, y este salón, construido en 1909 por la empresa *Bristol Wagon and*

Carriage Works Co., Ltd perteneció a un parque de 6 coches, que fue con lo que se inauguraría en 1910 el servicio de pasajeros a Maldonado. En esta empresa el salón llevaba el Nº4, pero con la nacionalización y posterior creación de AFE; el salón pasó a ser conocido como Nº663.

Increíblemente el coche Nº663 fue de los que lograron con mucha suerte, escaparse tanto el como su hermano el 674, de los implacables desguaces quedando simplemente abandonados, donde se fueron degradando bastante pero no lo suficiente como para destrozarlos por completo ya que al no tener carrocerías metálicas, no eran económicamente rentables sus ventas como chatarra. No se tienen ideas claras de donde fue que permanecieron, es posible que el 663 haya quedado retenido en algún lugar de la línea al 329 desconociéndoos por completo cualquier dato del coche Nº674, pero sin dudas fueron los dos sobrevivientes de los 6 Bristol originales, que casi 80 años antes, habían inaugurado con orgullo los servicios a Maldonado.



El proceso de restauración del coche Nº663, un hermoso salón Bristol de 1909. (Fotografia de Guillermo Kruse)

Mientras su hermano, el 674 deambulaba con un futuro incierto por le interior del país, el 663 por su parte terminó su carrera en una agonía, permaneciendo abandonado y en un pésimo estado de conservación en el fondo de los talleres de Peñarol donde detenido en una vía junto a otros salones similares como el Nº19, las malezas iban tomando posesión de sus desvencijadas carrocerías de madera. En algún momento fueron acompañados también por el coche Nº16 pero como este pertenecía a AUAR, el mismo se había marchado a Tacuarembó tiempo antes con el hermano del 663, el 674. Muy atrás habían quedado los días de gloria cuando corrían por las vías del Uruguay, haciendo el característico vaivén que este tipo de carrocerías tenían al moverse rápido.

El salón 663 sin embargo, seria el que mas suerte tendría de todos ellos, en 1995 fue hallado por el Circulo de Estudios Ferroviarios del Uruguay, una institución dedicada a la preservación de material histórico, quien lo rescató de una muerte segura, y con su carrocería bastante maltrecha, fue sacado de su lecho de muerte rumbo a una vida mejor. Pocos días luego fue llevado por la locomotora Nº811, en una formación compuesta por los coches Allan Nº475, 401, 453, el salón de madera Nº47, el, y un vagón cisterna, rumbo a la playa de maniobras de Central. Todo este material a excepción del salón cisterna, había sido solicitado por el CEFU para restaurarse, con fines históricos. En el caso del 663, este hecho significó el fin a una vida errante y quedando de aquí en más seguro y en manos de personas que le devolverían a sus épocas de gloria.

Estado en que fue dejado el 663 luego de la recuperación por parte de CEFU, a medida que los años pasaban, se iría mejorando aun más el coche. (Fotografía de Raúl Bertola)

La restauración del 663 no fue fácil, los trabajos comenzaron a ser realizados en la playa de maniobras de la Estación Central, que era aun en esa época donde el CEFU se dedicaba a restaurar las unidades que tenia a su cargo. Básicamente la función del coche Nº663 en CEFU seria la de formar un pequeño tren histórico del tipo mixto, junto con la locomotora a vapor ANP Nº3, la chilena Nº752 y el cubierto de dos ejes Nº172 y así fue.

El primer viaje del coche Nº663 con el CEFU tuvo lugar el 18 de mayo de 1996, cuando fue remolcado por la pequeña locomotora ANP Nº3 junto con el vagón Nº752 para los festejos acontecidos en la ciudad de Las Piedras. Por un nuevo aniversario de la famosa Batalla de Las Piedras que se llevó a cabo en esa localidad, en 1811. En este viaje el 663 aun no tenía terminadas sus ventanas, pero fue un buen comienzo de su vinculación con el CEFU. El segundo viaje del 663 con CEFU fue el día 22 de junio de 1996, realizando un viaje a la estación de Sauce también comandado por la locomotora ANP Nº3, de ahí en mas, su actividad ha sido intensa y no a parado con el correr de los años.

A principios de los años noventa y al poco tiempo de asumir como presidente de AFE el Sr.Castleton, en una recorrida del mismo por el interior del Uruguay, grande fue su sorpresa cuando se encontró a una pequeña locomotora de trocha angosta para 60cm conocida como la LVD Nº1 abandonada en Paso de los Toros (Desconociéndose si se encontraba aun en la cantera de parada SUD donde trabajó casi toda su vida, o en la Remesa) y pidió que la mandaran a los talleres ferroviarios de Victor Sudriers (en el pueblo Empalme Olmos) para arenarla y recuperarla ya que tendría como destino la quinta de Castleton en Peñarol.

La LVD Nº1 en la playa de Central, antes de ser cedida al CEFU (Fotografía de Daniel Lores)

En 1991 la LVD1 era una locomotora construida en 1906 por la empresa Orestein & Koppel con un rodado 0-4-0WT y ese mismo año viajó de Paso de los Toros a Montevideo arriba de un vagón chata y de aquí a los talleres de Sudriers donde ya en los predios, fue ingresada al taller por la locomotora a vapor Clase B1 Nº15 que se encontraba realizando maniobras en la zona. Luego de que la LVD1 fuera recuperada y pintada, su destino fue cambiado y se la envió a la exposición Rural del Prado en Montevideo, donde fue exhibida en Mayo de 1991 a la intemperie junto al vagón 7227, donde el Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay (CEFU), había instalado una maqueta de Ferrocarriles a Escala) en un Stand que AFE tenia ahí.

En Mayo de 1992 la maquina es vuelta a exhibir en la exposición rural, para finalmente ser enviada a la playa de maniobras de la estación Central donde permanecería durante largo tiempo.

Desde su llegada a Montevideo el CEFU había intentando pedir la locomotora a AFE para preservación histórica sin conseguir resultados, para ser finalmente cedida luego de que fue quitada del Stand en la Rural del Prado. Así la maquinita luego de estar durante 5 años a la intemperie sobre un vagón plataforma, dando vueltas por la

playa de la Estación Central, en 1997 al ser inaugurada la segunda sección del Museo de CEFU, es finalmente descargada de la chata por medio de un montacargas y depositada mediante una difícil maniobra, en el Salón del Museo del CEFU. Ahí se la reacondicionó y preservó bajo techo durante años.

Los coches Nº453 y 401 recién terminados de recuperar por CEFU
(Fotografía de Leonardo San Martín)

La ANP Nº3 es aplaudida por el emocionado publico, que la esperaba en la localidad de Progreso.
(Fotografía de Pablo De Vita)

A principios de 1998, son terminados de recuperar por parte de CEFU, los coches Nº401 y 453, cambiando el viejo esquema de pintura por uno totalmente nuevo, que modificaba el color azul de la parte inferior, por color rojo mientras que la parte de arriba era de color crema casi amarillo, permaneciendo los techos de color plateado y los bogies y bastidores de color negro. Este cambio de esquema correspondió netamente a que fue la pintura que se pudo conseguir mediante una donación, además de que esta forma se intentó también diferenciarlos de los coches de AFE.

El mal estado en que se encontraban los mismos, hizo necesario tener que desmantelar todo los interiores, cambiar los revestimientos por nuevos materiales, reconstruir todos los asiento, ventanas y puertas, entre demás pormenores como los baños los que fueron hechos a nuevo a excepción de dos de ellos que por falta de dinero no fue posible terminar entre otros detalles menores.

La inauguración oficial de los dos coches Allan recuperados, tuvo lugar el día 28 de Marzo de 1998, cuando corrieron un tren a Florida. El tren iba comandado por la locomotora Nº1539, llevando detrás de ella a los dos Allan, un coche Fiat y por ultimo el coche presidencial Nº515. La mayoría de la gente se bajó en la estación 25 de Mayo, ya que fueron transportados en ómnibus a la represa de Paso Severino, pero el ten siguió con el personal de CEFU en los flamantes coches, siendo acompañados por el en ese entonces ministro de transporte, Sr. Lucio Cáceres.

La 120 (Ex 119) con un tren de 3 coches Allan, entre ellos, los dos de color rojo del CEFU, detenida en una excursión en la estación Santa Lucia en 1988 (Fotografía de Leonardo San Martín)

A lo largo de los años en CEFU, todas las unidades fueron siendo sometida a diversas reparaciones entre viaje y viaje, siendo declaradas *"Monumento Histórico Nacional"* por el Poder Ejecutivo, el 21 de Septiembre de 1999 las locomotoras Nº119, ANP Nº3, posteriormente el resto de las unidades irían siendo declaradas de igual manera también.

En febrero de 2003, CEFU debió abandonar este local, debido a las proyectadas y posteriormente abandonadas obras del Proyecto Plan Fénix. Debido a esto, la maqueta de ferromodelsmo fue desmontada y los objetos con los que contaba el museo fueron en su mayor parte distribuidos en los domicilios de algunos de los socios, por carecer de un lugar permanente donde almacenarlos en condiciones adecuadas y seguras. El resto del material del museo, (las piezas más grandes y pesadas como la locomotora LVD1), se llevaron a un lugar dentro del área de la Remesa Peñarol asignada a C.E.F.U, donde se realizan los trabajos del material.

Gracias a la generosidad de uno de los integrantes del grupo de Ferromodelismo, se consiguió un local temporal en la calle Tacuarembó donde almacenar todo el material de ferromodelismo y poder reunir a los socios. Por intermedio de este mismo socio, en mayo de 2003, se alquiló, un local en la calle Carlos Roxlo 1327, donde se retomaron las actividades del museo de forma muy precaria, en un pequeño espacio disponible de un piso y un sótano, en comparación a las cuatro salas y los 30m2 que ocupaba el museo en la Estación Central. En el subsuelo de este local funciona la sección ferromodelismo, con una maqueta construida con materiales de la desmontada maqueta del Museo de la Estación Central, con el agregado de materiales nuevos. Este local fue inaugurado y abierto por primera vez al público el 20 de Setiembre de 2003, en ocasión del día del Patrimonio, figurando en la lista de lugares a visitar publicada para la ocasión por la Comisión del Patrimonio del Ministerio de Educación y Cultura.

A su minima expresión quedó reducido el museo del CEFU, esta imagen lo muestra en su nueva ubicación en la calle Roxlo.

Ese mismo año, en Septiembre de 2003 el CEFU toma a su cargo al legendario coche de madera Nº509 (Ex Nº91 del Ferrocarril Central del Uruguay) En sus buenas épocas, este coche era utilizado como Coche Estudio para Excursiones Fono-Eléctricas. Fue construido sobre un chasis metálico, en los telleres Peñarol en 1901 como coche dormitorio. En 1938 es reformado bajo administración británica como coche estudio, construyéndosele un mirador en la parte superior, y acondicionando el mismo con paredes con paneles de aislamiento de ruidos, instalándose también un equipo de transmisión y parlantes. El coche era utilizado en servicios especiales de trenes de pasajeros, conocidos bajo el nombre de "Excursiones Fonoeléctricas".

Cuando llegó a manos del CEFU, el mismo ya sin los equipos de transmisión, es comenzado a recuperar, colocándosele artefactos de iluminación y eléctricos que habían sido en su mayoría desmantelados, se le fabricó una mesada de granito para la cocina, se instaló una cocina de gas, y se repusieron canillas de bronce, conexiones y demás artículos faltantes. A nivel de carrocería se le raparon las ventanas destrozadas y se remplazaron varias maderas de los laterales las que a causa de la humedad y los maltratos recibidos presentan un estado lamentable de conservación. Luego se lo pintó e instalaron nuevas baterías para los dinamos de generación eléctrica

En este estado fue entregado el coche Nº509 al CEFU (Fotografía de Juan Battaglino)

En 2005, CEFU decide hacerle frente a un proyecto mucho más ambicioso y totalmente inédito en su historia, tener en su parque de unidades al primer coche motor. El elegido para la ocasión era un antiguo vehiculo que en algún momento de su vida fue un Brill 55 de 1930, que llevaba el numero Nº104.

Al ser suprimidos los servicios de pasajeros en Uruguay a principios de 1988, todo el material rodante para estos fines perdió importancia, y así, fue chatarreada una importante cantidad de material que se encontraba en diferentes estados de conservación, pero entre ellos, fueron vendidos como chatara muchos coches motores. Todos los Brill del modelo 55 que sobrevivían, fueron chatarreados, a excepción de un ejemplar, que fue transformado en una casa rodante móvil en un principio, y años luego desprovisto de su mecánica, dejado en la estación de Treinta y Tres en una vía muerta y comenzado de ahí en mas a ser utilizado como una vivienda para el personal de maquinas. Se trataba del ex coche Nº104 renumerado en su nueva función estática como Nº11676. Había funcionado como coche motor por ultima vez en 1983, para servicio interno, pero como casa, a simple vista y con el paso de los años, se hacia difícil distinguir que no era un “vagón” simplemente, aunque mirándolo de frente aun se apreciaba que se trataba de los restos de un coche Brill 55. El abandono causo incluso que se perdiera hasta su identidad, al punto tal que los pocos que sabían que esa

cosa era un Brill 55, no tenían siquiera seguridad de cual había sido su numero, especulándose con que se trataba del coche motor Nº103 descubriendo luego su verdadero numero, el Ex Nº104.

El 509 y el 663 comparten cuadro en esta imagen (Archivo CEFU)

CEFU lo quería llevar para Montevideo para lograr la casi imposible tarea de restaurarlo como coche motor y volverlo a poner en condiciones de marcha, pero habría que conseguirle motor, y toda la mecánica porque no le quedaba nada. Existían dos problemas importantes para poder regresar al coche a Montevideo, el primero de ellos era que las vías sobre las que se encontraba detenido el 104 habían formado parte de un cambio que había sido levantado muchos años antes, dejando al coche totalmente aislado de la red, así que primero había que rescatarlo de ahí de alguna manera, para poder llevarlo de nuevo a las vías. El segundo problema era que el 104 tenia un enganche en su parte posterior, pero era del tipo automático por lo pronto, solo los trenes Ganz Mávag de AFE podrían remolcarlo.

Pero la suerte parecía estar del lado del 104, AFE se había ofrecido a ayudar en todo lo que pudiera, y el directorio de aquel entonces veía con muy buenos ojos este emprendimiento por tratarse de un vehiculo tan antiguo. Era enero del año 2006, a una locomotora Serie 2000 se le tranca un eje y descarrila cerca de Treinta y Tres. Para socorrer a la maquina es enviada la grúa G.D.A.Nº1 con el tren de auxilio. El día 10 de enero del 2006 no solo es encarrilada la locomotora Serie 2000, sino que es vuelto a la vía el coche Brill 55, el cual permanecería ahí algún tiempo, ya que por poseer enganche del tipo automático central, era peligroso remolcarlo con una locomotora con topes, hacia Montevideo ese mismo día.

El viernes 19 de mayo del 2006, partía de la remesa de Carnelli a las 7:45 de la mañana la locomotora Ganz Mavag Nº916 y el salón Nº950 en viaje de prueba y ablande ya que esta locomotora había quedado fuera de servicio un año antes por un incendio en la sala de maquinas. A causa de que esta maquina tenia el mismo enganche que el Brill 55, el viaje de prueba tenía como destino estratégico la estación de 33.

Estado deplorable en que fue hallado en 2005 el coche motor por personal del Circulo de Estudios Ferroviarios del Uruguay. No se sabia siquiera cual era su verdadero numero y en un principio se creyó que era el 103 (Fotografía Archivo CEFU)

Tuvieron que pasar 23 años para que aquel olvidado coche motor, volviera nuevamente a correr por las vías, totalmente desecho, sucio, despintado y en un estado de conservación desastroso, el coche que en algún momento llevó sobre su frente el numero Nº104 y en sus laterales luciera orgulloso los escudos de bronce con las ruedas aladas de los Ferrocarriles del Estado, emprendía un viaje que a diferencia de lo que podría parecer, no se lo llevaban para ser desguazado, era un viaje de esperanzas, esta vez la suerte estaba de su lado, y una vez mas como lo hizo tantas veces, sus ruedas volvieron a girar sobre las vías pero en esta oportunidad, en busca de un futuro mejor. Ya en la penumbra el viaje llegó a su fin, el Ex 104 llegaba a Montevideo luego de un largo viaje el domingo 21 de Mayo de 2006.

La restauración del coche motor Nº104 comenzó oficialmente en mayo de 2006 y se sigue aun con ella, logrando importantes avances.

Imágenes correspondientes al rescate del coche Nº104, por parte del personal del Tren de Auxilio de AFE, al ser izado por la poderosa grúa diesel GDA Nº1 de AFE. (Fotografías pertenecientes a Personal de AFE, desconociéndose el titular de las mismas)

Con la formación Ganz Mávag lista para partir, comienza el viaje. Las ruedas del 104 volvían a girar luego de 30 años de estar detenido. (Fotografía de José Antonio Crespo Milia)

En cuanto a la locomotora ANP Nº3, se presentó un problema respecto a su sistema de frenos, esta maquina al ser antigua, utilizaba desde sus orígenes un sistema de frenado accionado por un mecanismo que apretaba las zapatas luego de ser activado por medio de una manija. Esto significaba que la locomotora carecía de frenos de vacío,

y fue siempre un tema bastante cuestionado por AFE, el cual finalmente decidió inhabilitar a la maquina a correr en la línea, hasta que la misma no contara con un sistema de frenado a vacío. Esto ocasionó que su utilización fuese restringida únicamente a las instalaciones férreas que aun sobreviven en el Puerto de Montevideo, pero solamente los días del Patrimonio.

La caja de humos de la ANP Nº3, durante el largo proceso de re entubado, luego de a verle ya adaptado el freno de vacío a la pequeña locomotora. (Fotografía de Fabián Iglesias)

Desde Febrero del 2006, el CEFU trabajó entonces, en la adaptación de un sistema de frenado accionado por cilindros de Vacío. Entre otras reparaciones se desmontó el bastidor delantero y se realizó mantenimiento de rutina a los cilindros. La tarea de adaptación de FAV (Freno Automático de Vacío) se extendió hasta que finalmente el 6 de septiembre del mismo año, la maquina realizó la primera prueba con el nuevo sistema de frenos, siendo satisfactoria luego de varios por menores. Los frenos de vació utilizados tanto para la ANP Nº3 como para el Tender 10002 (Ex Clase G2 Nº33) fueron acondicionados en los talleres del CEFU.

Desde Febrero del 2007, la maquina fue sacada de servicio momentáneamente para realizarle una reconstrucción de importancia, que consistía en el re entubado de su caldera, dado que los tubos que poseía, databan de su ultima re entubada en 1974 y el estado de varios de ellos era ya deficiente.

No solo se procedió a re entubarla, sino que las reparaciones abarcaron:

1) Extracción de todos los tubos con excepción de uno que estaba colocado hacia poco tiempo.
2) Reparación de la tapa de la caja de humos.
3) Cambio de planchuelas inferiores de tapa caja de humos

4) Sustitución del Vacuómetro por uno mas antiguo y recién ajustado
5) Soldaduras varias del Tanque de Agua
6) Desarme y limpieza de válvulas de seguridad
7) Instalación de un sistema de purga accionado desde la cabina.
8) Mandrilado de amblas placas (Caja de Humo y Caja de Fuego)
9) Colocación de nuevos tubos en la caldera.
10) Reparación y sustitución de las parrillas del cenicero

La ANP Nº3 entra por primera vez al servicio con su caldera hecha a nuevo, y con su sistema de frenos a vacío también nuevos. (Fotografía de Fabián Iglesias)

La reconstrucción terminó el día 29 de Septiembre del 2007, cuando la maquina fue encendida para probar si el funcionamiento de la misma era el correcto. Nuevamente la vieja ANP Nº3 realizó un excelente desempeño ahora con sus nuevos tubos. Nuevamente y como todo los años desde Octubre del 2001, el día 6 de Octubre del 2007 la ANP Nº3 emprende su viaje hacia el puerto por el Día del Patrimonio

Lamentablemente fue en esa oportunidad la ultima vez que la locomotora circuló porque se detectaron problemas serios en su tanque de agua, y desde esa fecha luego del patrimonio a la actualidad, la maquina se encuentra fuera de servicio, siendo sometida a una reconstrucción total, construyendo un nuevo tanque de agua, además de que esta siendo totalmente lijada y repintada nuevamente, reparando y mejorando infinidad de detalles estéticos y mecánicos.

Mientras la locomotora ANP Nº3 fue reconstruida, otro que avanzó en ese tiempo a toda marcha fue el nuvo coche motor que forma parde del paque del CEFU desde 2006, el Brill 55 Nº104:

El desarme total al que fue sometido el bogie motriz del 104, para reparar todos los daños que presentaba. La primera imagen muestra la bocha con el engranaje de la transmisión, la segunda, el bogie a medio desarme (Fotografía Nº1 de Fabián Iglesias y Nº2 de Marcelo Benoit)

Ya afuera de la carpintería, espera ser trasladado a la remesa de Peñarol. Luego, ya introducido de frente, para poder reparar su parte posterior. En las otras dos, el proceso de restauración de su parte posterior (Fotografías de Diego Fabbiani y Fabián Iglesias)

La actualidad del CEFU:

ANP Nº3:

Posiblemente uno de los temas mas importantes que esta encarando hoy día el CEFU, es la reconstrucción de la locomotora ANP Nº3, tarea no menor a pesar del tamaño de la maquina, pero se trabaja actualmente con toda la fuerza en esta locomotora a modo de volverla lo antes posible al servicio.

El proceso de lijado y pintura de la ANP Nº3, fue llevada a la chapa y pulida, antes de aplicar la nueva pintura, reparando además varios detalles en su estructura. (Fotografías de Fabián Iglesias)

En 2007 le fue construido de forma artesanal, un nuevo farol que imita al farol a carburo que tenia la locomotora en sus primeras épocas. Este nuevo farol si bien es eléctrico, esta diseñado tomando en cuenta centímetro a centímetro el foco original de la locomotora, utilizando materiales lo mas convincentes posibles que no desentonen con lo que es la maquina. CEFU toma especial detalle al momento de realizar este tipo de agregados a sus unidades, tomando siempre en cuenta que toda mejora se hace buscando una revalorización de la unidad, intentando siempre llevarla lo más posible a sus orígenes.

El tanque de agua que la maquina utilizó hasta el año 2007 cuando funcionó por última vez, había sido construido por el puerto en 1974, sustituyendo a su tanque original. Los años hicieron lo suyo y este segundo tanque se encontraba en un estado bastante precario de conservación, comenzando a mostrar un deterioro avanzado, con perdidas de agua por varios sectores. En una primera etapa se intentó reparar los problemas del tanque, pero el deterioro era tan avanzado que el mismo ya era irrecuperable. Es por eso que CEFU decidió construir un nuevo tanque de agua para la locomotora, desde 0, y en ese trabajo se esta operando actualmente, construyendo un tanque que dentro de lo posible, evita las soldaduras exteriores buscando que el tanque siendo nuevo, no aparente una manufactura moderna sino todo lo contrario.

A medio terminar de reparar así lucia la ANP Nº3 en Junio de 2011 (Fotografía de Fabián Iglesias)

El largo proceso que ha insumido esta reparación, ha llevado a que el tiempo de paralización de la locomotora, sea utilizado para aplicarle una reparación en profundidad, reparando cientos de detalles de carrocería, chapa, mecánica y estética que la maquina acarreaba sobre si desde las épocas de servicio en los predios portuarios, detalles menores pero que hacen a lo que es la imagen de la maquina. Es por eso que se la ha lijado por completo, llevando el metal a la chapa, quitando totalmente las distintas capas de pinturas aplicadas a lo largo de los años, y con la chapa pulida a espejo, aplicado por medio de un soplete, una capa de fondo antióxido y una mano provisoria de pintura negra, realizándole a la maquina un trabajo sorprendentemente delicado y prolijo, para dejarla en las mejores condiciones posibles, estos trabajos se continúan mientras es terminado de construir su nuevo tanque de agua a pocos metros de la maquina.

El proceso de construcción del nuevo tanque de agua para la ANP Nº3, por parte del taller de CEFU en Remesa Peñarol (Fotografía de Fabián Iglesias)

Cada vez mas avanzado, así se ve el nuevo tanque de agua de la ANP Nº3 a poco de ser terminada la primera etapa que es la soldadura (Fotografía de Fabian Iglesias)

N3 Nº119:

Otro punto fuerte fue que luego de 4 años y medio de estar totalmente detenida, la mítica locomotora a vapor Clase N3 Nº119 regresó a la vida el día sábado 9 de abril de 2011. Días antes, la maquina había sido lubricada, en todos sus movimientos, juegos de bielas, excéntricas y demás componentes que logran el movimiento de sus ruedas. Se limpiaron cuidadosamente los vástagos de los cilindros, las bielas motrices y de acople, las radiales, muñequillas y muñones dejando toda la transmisión en impecable estado, reluciente y brillante en ambos lados de la locomotora, por medio de una nueva pistola de alta presión con la que cuenta el CEFU, la cual dispara querosén pulverizado permitiendo una limpieza profunda en todos los componentes, y dejando la maquina lista para comenzar a ser lubricada. Tareas básicas pero necesarias ya que en caso de que la maquina tenga que trabajar, de encenderla con toda esa escoria y mugre, se pueden causar daños al entrar el vástago hacia adentro de la cámara de cilindros.

El otro gran tema fue la prueba de los cilindros de freno de la 119, esta maquina cuenta con 4 cilindros, dos en la locomotora (uno mas grande que el otro) y otros dos en el tender y es necesario que se muevan para evitar que se resequen los retenes y el funcionamiento de los mismos sea el correcto. Para lograr moverlos, al tener a la 119 apagada, fue necesario contar con la presencia de una locomotora diesel, y la que se ofreció fue la GE Nº2010, muy conocida en Uruguay por causar grandes destrozos de diversa índole, a lo largo de sus jóvenes 17 años de servicio,

Durante los aprontes de la locomotora Nº119, la poderosa GE Nº2010 coopera en la prueba de frenos. (Fotografías de Fabián Iglesias)

Es tan impresionante la fuerza de generación de vacío que es capaz de desarrollar una locomotora como la Nº2010 (GE C18-7i) que hacia que los cilindros de freno de la 119 subieran y bajaran de un saque, y eso que hacia tiempo no se usaban.

La 119 vuelve a tener fuego en sus entrañas, luego de 4 años de estar inactiva, esta imagen registra los momentos anteriores a su vuelta al servicio. (Fotografía de Fabián Iglesias)

Con 101 años de vida, y muchísimos millones de kilómetros recorridos y otros tantos por recorrer, esta hermosa locomotora 2-6-0 construida en 1910 por la Beyer

Peacock de Manchester, Inglaterra, regresa a reclamar su titulo, como la mas famosa locomotora de todos los tiempos, en lo que a la historia de los ferrocarriles Uruguayos respecta. Si bien se la va a someter a varias reparaciones, le juega en contra como a cualquier maquina, estar totalmente detenida, es por eso que en proceso de preservarla lo mejor posible, se comenzó a encenderla de forma preventiva para que la misma no se "endurezca".

A pesar de estar bajo pruebas, el desempeño que mostró la 119 en su primer día de actividad desde hacia 4 años y medio, arrojó resultados muy positivos y si bien falta mucho por delante, es un buen comienzo; la maquina tiene una habilitación provisoria, justamente para poder irla probando.

Impresiónate, luce la 119 ya en horas de la noche festejando su vuelta al servicio (Fotografía de Pablo De Vita)

Brill Nº104:

El coche Nº104 por su parte es también uno de los que avanza a mayor velocidad en las reparaciones que efectúa el CEFU en la actualidad; gracias a la generosidad de la empresa de energía eléctrica estatal (Usinas y Transmisiones Eléctricas – UTE) el CEFU a recibido la donación no de un motor, sino de todo un camión Mercedes Benz L328 de 1962 que si bien hacia 10 años que estaba parado a la intemperie en los predios de la central eléctrica de Generación Térmica, Dr. José Batlle y Ordóñez, no fue problema volverlo a poner en marcha.

Vista aérea de los trabajos en el Brill 55 Nº104, a media restauración en la remesa de Peñarol (Fotografía de Fabián Iglesias)

El camión había sido radiado por un problema de frenos y también en la dirección; al momento de irlo a buscar para llevarlo al galpón a donde lo examinaríamos, le pusieron una batería nueva y dieron arranque… según dicen, arrancó de entrada y al primer intento, saliendo caminando por sus propios medios del lugar, prueba de la nobleza de los motores Mercedes Benz. Durante el año 2009 el motor fue colocado al coche, prosiguiendo así con la reconstrucción de su mecánica, y carrocería. El día 14 de diciembre de 2010 se procedió a dar arranque por primera vez al nuevo motor diesel del 104, con resultados a la vista.

Fue necesario realizar un sin fin de reparaciones en la carrocería del 104, enderezando golpes y abollones, cambiando partes deterioradas, soldando nuevos elementos, como también, abriendo las banderolas originales que tenia el coche en sus primeras épocas sobre los parabrisas delanteros y traseros. CEFU pretende llevar al vehiculo a su estado lo mas original posible, respetando desde el esquema de pintura,

como así también la integridad física de el vehiculo. Fue necesario dejar la carrocería esquelética, desmantelando absolutamente todo lo posible, para comenzar desde la chapa misma, lijando, reparando soldando y masillando todo lo que necesitara atención. En muchos casos el deterioro era tal que tuvo que ser sustituido el material por materiales nuevos.

El nuevo corazón del 104, un poderoso motor Mercedes Benz 352 capas de desarrollar 145 caballos de potencia, al datar de 1963 solo tiene 4 años mas que el motor MAN que tuvo en una época el 104. (Fotografía de Jorge Camino)

A medida que la carrocería iba siendo reparada se avanzaba también con la mecánica, ambos bogues del coche fueron quitados y desarmados íntegramente, fue necesario quitarle todas las piezas móviles, los juegos de elásticos estaban vencidos, fue necesario construir nuevos juegos de elásticos, recambian los tirantes del bastidor del bogie delantero, cambiar tornillos, limpiar lubricadores de aceite, y con todas las estructuras terminadas, se procedió a lijar y a dar una gruesa mano de pintura.

En la actualidad los trabajos en esta unidad se están enfocando en la construcción del sistema de frenos del bogie trasero, el 104 lo único que conservaba de su mecánica original era el cilindro de freno, todo lo demás le había sido arrebatado y al carecer de planos, el trabajo se va haciendo de forma lenta, teniendo que estudiar los agarres y detalles que presenta la parte inferior del vehiculo, buscando reponer todos los faltantes y adaptándolos además a la nueva mecánica que tiene.

Porque nunca es tarde para soñar, y porque la esperanza es lo ultimo que se pierde, no esta todo perdido para los Brill 55. Esta imagen muestra el estado actual del coche Nº104 a medio recuperar. Le fueron vueltas a colocar las banderolas originales, y el miriñaque de varillas tal cual era el cuando nuevo. El color verde respeta además el mismo color con el cual llegó a Uruguay en 1930. Rumbo a su vuelva a la vida, avanza el ultimo Brill 55 de Uruguay, el 104

Coche 663:

Este salón es una de las unidades de CEFU que a pesar de no encontrarse preservada en un predio techado, afortunadamente goza de muy buena salud y su estado de conservación es muy bueno, pero el tiempo a la intemperie lo va deteriorando de todas formas. Es por eso que a principios del 2011 se le comenzó a aplicar una reconstrucción a gran parte del coche, cambiándole tablas, maderas de las plataformas, lijando la carrocería, refaccionando varios daños causados por las inclemencias del tiempo, y aprovechando para mejorar bastante la estética del coche que por primera vez en mas de 100 años de historia, fue pintado a soplete dejándole una

terminación sorprendente a su nuevamente reluciente carrocería; ya luce, como en sus primeras épocas nuevamente.

Los estruvos del coche, lijados al propio metal para aplicar los cuidados correspondientes luego (Fotografia de Fabian Iglesias)

Fueron cambiadas todas las maderas que se encuentran por arriba de las ventanillas, como así también varios detalles menores, como le lijado de los bastidores a la altura de los estribos llevando el bastidor al metal puro, y puliendo, para aplicar luego fondo antióxido hasta ser pintado con la pintura definitiva.

Ya reparados los estribos y parte de la carrocería se procede a reparar los elementos eléctricos del vehiculo. (Fotografía de Fabián Iglesias)

Los artículos eléctricos fueron en algunos casos retirados, recuperados y vueltos a colocar, a su vez los pasa manos de los estribos fueron lijados y pintados con pintura plateada haciendo un importante contraste con el nuevo color aplicado a la carrocería, que es un marrón rojizo dándole al coche un aspecto único.

El 663 sobre la mesa giratoria de Peñarol dándose vuelta para poder seguir con los trabajos en el lado posterior del coche. (Fotografía de Fabián Iglesias)

Además de la restauración de ferrocarriles CEFU cuenta con los siguientes sectores:

Museo, Biblioteca y Archivo Fotográfico

A pesar de no contar la biblioteca con un lugar físico, el museo fotográfico, de video y documentos, el cual es completamente digital, crece y se mejora día a día, gracias a los importantes aportes de socios, obreros del ferrocarril y colegas de instituciones con los mismos objetivos de CEFU.

Un equipo de socios se encarga de hacer crecer el ya gigantesco archivo fotográfico, contando también con una sección dedicada a la búsqueda, investigación, recopilación, armado y escritura de la historia ferroviaria de Uruguay, contando con el invalorable apoyo de varios colegas ajenos a la institución. Actualmente CEFU tiene el orgullo de tener en formado íntegramente digital, el archivo histórico fotográfico más grande del país el cual se estima, ya sobrepasa las 200.000 fotografías, las cuales recorren toda la historia del Ferrocarril Uruguayo. Este archivo digital se encuentra catalogado por categorías para permitir una búsqueda rápida entre tantas imágenes, las que día tras día van aumentando, gracias a los importantes aportes de socios, obreros del ferrocarril y colegas de instituciones con los mismos objetivos de CEFU.

A eso se le suma un archivo de material fílmico de un tamaño escalofriante, estimándose en aproximadamente más de 500 horas de filmaciones de todas las épocas, referidas al ferrocarril Uruguayo además de cientos de filmaciones de las propias actividades del CEFU.

Se cuenta a su vez con información técnica, histórica, propaganda, documentación, diagramas técnicos, planos, fechas, datos de material rodante, infraestructuras, anecdotarios, archivo de audio y muchísimo mas, que hacen del CEFU la única institución en Uruguay capaz de ofrecer datos de casi cualquier vehiculo, infraestructura, o acontecimiento histórico que haya ocurrido en Uruguay.

C.E.F.U. recibe y brinda información de solicitudes de instituciones y público en general que se encuentran a la búsqueda de una imagen de material rodante, edificios o lugares en particular. Periódicamente se organizan "excursiones fotográficas" a lugares de interés ferroviario para mantener este archivo actualizado en base a los hechos de la actualidad. “En algún momento, todo pasa a ser historia…”

Este tipo de viajes a lo largo y ancho del Uruguay, cuentan con gran cantidad de adeptos, generalmente son realizados por medios ajenos al ferroviario, por recorrerse muchas veces sitios donde el ferrocarril dejó de circular hace ya muchos años atrás.

Ferromodelismo

C.E.F.U. posee una maqueta de Ferromodelismo una maqueta modular (desarmable) que se puede instalar en cualquier lugar donde se desee o se nos solicite ofrecer una muestra de Ferromodelismo. La escala de la misma es H0 (1/87) para corriente continua, compatible con el sistema digital DCC. Actualmente por no disponer de un local, dicha maqueta no se encuentra en condiciones de operar.

25 años de Historia:

Esta lectura esta dedicada a todos aquellos que en mayor o menor medida, ha ayudado y comprendido lo que CEFU significa y cuales son los objetivos de dicha institución. Fue solo gracias a la constancia, perseverancia y consistencia de los socios, junto con las invalorables ayudas de muchas empresas e incluso personas ajenas al CEFU pero que comprendían que lo que se hacia era importante, que CEFU pudo lograr lo que se ha hecho hasta ahora.

La lucha por defender la identidad y la historia del Ferrocarril Uruguayo jamás termina, pero depende de cada uno mantener viva esa llama, y pasar de generación en generación a los que vendrán luego, estos valores, enseñar la importancia que hay de que estos materiales sobrevivan, porque son ellos los que han llegado hasta nuestros días, ha nuestras manos y hoy día, somos nosotros que los preservamos, pero mañana serán preservados por alguien mas.

En estos 25 años, se buscó de todas las maneras posibles, salvaguardar a la mayor cantidad de material posible, no solamente locomotoras y vagones, sino también todo lo que tuviera que ver con el ferrocarril y principalmente, dando especial hincapié en lograr acercar el ferrocarril histórico a las personas.

El espíritu de CEFU se equivale a la vida de una locomotora, una maquina imparable que representa el logro ante las adversidades, representa que contra toda adversidad, la peor derrota es bajar los brazos y rendirse. CEFU mantiene vivo el espíritu de cientos de ferroviarios que hicieron grande a la patria, al país, que se adentraron en los inhóspitos territorios de del Uruguay, con sus locomotoras, con sus vías, en épocas donde la civilización avanzaba de apoco, acorde al progreso.

CEFU, representa la perseverancia, la lucha continua, las ansias de seguir vivó, de querer llegar siempre mas haya, de no detenerse ante nada y que por mas duro que sea el repecho, sea con los dos cilindros o con solo uno, con poca agua en la caldera, y poco fuego en el hogar, lo importante no es como se llega, lo importante es como se hace para no rendirse ante las dificultades, porque si una vieja vaporera es capaz de llegar hasta aquí andando, significa que nunca es tarde para seguir soñando con un futuro mejor y que por sobre todo, luchar por salvar el pasado no es perder el tiempo, es mantener el presente, la historia de Ferrocarriles del Uruguay.

CIRCULO DE ESTUDIOS FERROVIARIOS DEL URUGUAY

16 de agosto 1986 – 16 de agosto 2011

SIGA AL CEFU EN EL CINE, POR MEDIO DE LOS SIGUIENTES VIDEOS:

CEFU - 25 Años Sobre Rieles
http://www.youtube.com/watch?v=AwhSEBdLLwg

Locomotora a Vapor N3 Nº119, - El Regreso.
http://www.youtube.com/watch?v=N3aYELRdYqY&feature=channel_video_title

Restauración de coche motor Brill 55 Nº104
http://www.youtube.com/watch?v=gpgIaSobUNk

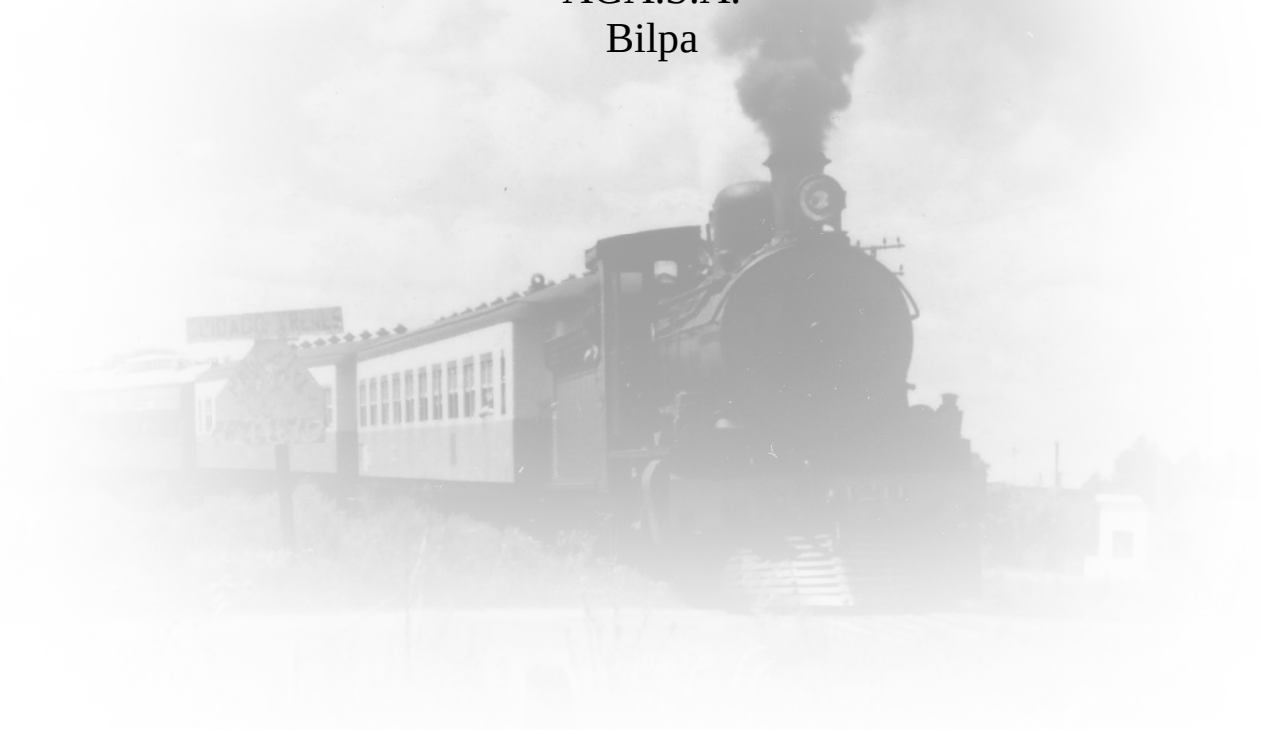
Coche Motor Brill 55 Nº104 en Uruguay Primer Arranque
http://www.youtube.com/watch?v=hfDrBWcliso&feature=related

Locomotora a Vapor N3 Nº119, - El Regreso. Starting Four 2011
http://www.youtube.com/watch?v=ZtJSDkZaXLA

CEFU quiere agradecer a todas las personas y entes, que desde hace 25 años vienen ayudándonos a hacer posible esto que somos hoy en día, un museo viviente:

A continuación, estas son las empresas y entes que colaboran con CEFU:

Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE)
Administración Nacional de Puertos (ANP)
Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)
Banco de Seguros del Estado (BSE)
Baterías Heliár
Dirección Nacional de Bomberos
Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland (ANCAP)
Administración Usinas y Transiciones Eléctricas (UTE)
Ferretería El Trompo
Barraca de Maderas Paraná S.A.
Control S.A.
CUTCSA
Metalúrgica Sandonato
Pinturas Belco
Taller Elásticos Montevideo
SNEIRA.COM
AGA.S.A.
Bilpa



Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay
Cel. 097-209834
cefumuseoferroviario@gmail.com

www.cefu.com.uy